

CE HomeLink® kompatibel **E2**

IP1935FR
rev. 2010-07-19

FR Manuel d'installation du tableau électronique pour automatisme à 2 moteures 230V~ avec radio incorporée.

PRG
ANT
SIG
JR1
RF
COM
BIXMR2
AUX
GOL4
B
ON
OFF
1 2 3 4 5 6
F1
TR R1 TC TM
A
ON
OFF
1 2 3 4
IN
11
12
SA
POWER
L N
U W V
X Z Y
15 13 12 11 0 1 1 5 6 8 9
Flash clignotant
com
com
230V~
230V~
Moteur 1 Moteur 2
Alimentation
Serrure électrique
Lampe
Fin de course de fermeture M1
Fin de course de fermeture M2
- +
Sortie 24 V= / max 0,5 A
Pas-a-pas
Arrêt de sécurité
Réouverture de sécurité
Arrêt



ISO 9001
Cert. n° 0957

DITEC S.p.A.
Via Mons. Banfi, 3 - 21042 Caronno Pertusella (VA) - ITALY
Tel. +39 02 963911 - Fax +39 02 9650314
www.ditec.it - ditec@ditecva.com

SOMMAIRE

1. CONSIGNES GÉNÉRALES DE SÉCURITÉ

Le présent manuel d'installation s'adresse exclusivement à un personnel qualifié.
L'installation, les branchements électriques et les réglages doivent être effectués conformément à la bonne pratique et aux normes en vigueur.
Lire attentivement les instructions avant de commencer l'installation du produit. Une mauvaise installation peut être source de danger. Ne pas jeter dans la nature les matériaux qui composent l'emballage (plastique, polystyrène, etc.) et ne pas les laisser à la portée des enfants car ils sont une source potentielle de danger.
Avant de commencer l'installation, vérifier l'intégrité du produit.
Ne pas installer le produit en atmosphère et environnement explosifs: la présence de gaz ou de fumées inflammables constitue un grave danger pour la sécurité.
Les dispositifs de sécurité (cellules photoélectriques, bourrelets sensibles, arrêt d'urgence, etc.) doivent être installés en tenant compte: des réglementations et directives en vigueur, des règles de la bonne pratique, de l'environnement d'installation, de la logique de fonctionnement du système et des forces développées par l'automatisme.

Avant de mettre sous tension, s'assurer que les données figurant sur la plaque signalétique correspondent à celles du secteur. Prévoir sur le réseau d'alimentation un disjoncteur/sectionneur omnipolaire avec distance d'ouverture des contacts égale ou supérieure à 3 mm.
Contrôler si en amont de l'installation électrique il y a un disjoncteur différentiel et une protection contre les surtensions appropriées.
Si nécessaire, raccorder l'automatisme à une installation de mise à la terre réalisée conformément aux prescriptions des normes de sécurité en vigueur.
Au cours des interventions d'installation, entretien et réparation, couper l'alimentation avant d'ouvrir le couvercle pour accéder aux parties électriques.

N'effectuer la manipulation des parties électroniques qu'après s'être muni de bracelets conducteurs antistatiques reliés à la terre. Le fabricant de la motorisation décline toute responsabilité quant à la sécurité et au bon fonctionnement si des composants incompatibles sont installés.
En cas de réparation ou de remplacement des produits, utiliser exclusivement les pièces de rechange DITEC.

2. DÉCLARATION CE DE CONFORMITÉ

Fabricant: DITEC S.p.A.
Adresse: via Mons. Banfi, 3 21042 Caronno P.lla (VA) - ITALY
déclare que l'armoire electronique E2 (avec radio 433,92 MHz incorporée) est conformé aux dispositions des directives CE suivantes:
Directive R&TTE 1999/5/CE;
Directive EMC 2004/108/CE;
Directive basse tension 2006/95/CE.

Caronno Pertusella, 19-07-2010

Silvano Angaroni
(Managing Director)



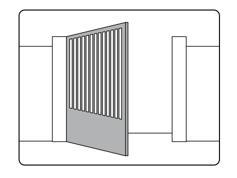
3. DONNÉES TECHNIQUES

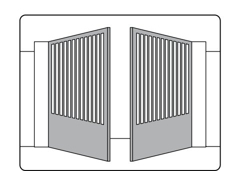
	E2	E2J
Alimentation	230 V~ / 50 Hz	120 V~ / 60 Hz
Fusible F1	F5A	F6,3A
Sortie 1 moteur	230 V~ / 5 A	120 V~ / 6,3 A
Sortie 2 moteures	230 V~ / 2 x 2,5 A	120 V~ / 2 x 3,15 A
Alimentation des accessoires	24 V= / 0,5 A	
Température	-20 °C / +55 °C	
Degré de protection	IP55	
Codes radio mémorisables	200	
Fréquence radio	433,92 MHz	



REMARQUE: la garantie de fonctionnement et les performances spécifiées ne s'obtiennent qu'avec les accessoires et les dispositifs de sécurité DITEC.

3.1 Applications





4. RACCORDEMENT DE L'ALIMENTATION ÉLECTRIQUE

Fixer le tableau électronique de façon permanente. Effectuer le passage des câbles par le bas du boîtier.
Avant de raccorder l'alimentation électrique, vérifier que les données de la plaque correspondent à celles du réseau de distribution électrique.
Prévoir, sur le réseau d'alimentation, un interrupteur sectionneur omnipolaire présentant une distance d'ouverture des contacts supérieure ou égale à 3 mm.
Vérifier que, en amont de l'installation électrique, sont montés un disjoncteur différentiel et une protection contre les surintensités adaptés.
Utiliser un câble électrique de type FROR 450/750V 3x1,5 mm et le raccorder aux bornes L (marron), N (bleu), ⏚ (jaune/vert) à l'intérieur de l'automatisme.
Bloquer le câble à l'aide du serre-câble.
S'assurer de l'absence de bords tranchants qui pourraient détériorer le câble d'alimentation.
Le raccordement au réseau de distribution électrique doit, sur le tronçon extérieur à l'automatisme, s'effectuer sur un chemin de câbles indépendant et séparé des raccordements aux dispositifs de commande et de sécurité.

5. COMMANDES

Commande		Fonction	Description
1 — 5	N.O.	PAS-A-PAS AVEC FERMETURE AUTOMATIQUE	Avec DIP1A=OFF et TC<MAX, la fermeture du contact active une manoeuvre d'ouverture et de fermeture en séquence: ouverture-arrêt-fermeture-ouverture. *REMARQUE: l'arrêt n'est pas permanent car la durée a été programmée par TC.*
		PAS-A-PAS SANS FERMETURE AUTOMATIQUE	Avec DIP1A=OFF et TC=MAX, la fermeture du contact active une manoeuvre d'ouverture et de fermeture en séquence: ouverture-arrêt-fermeture-ouverture.
		OUVERTURE AVEC FERMETURE AUTOMATIQUE	Avec DIP1A=ON et TC<MAX, la fermeture du contact active la manoeuvre d'ouverture.
		OUVERTURE SANS FERMETURE AUTOMATIQUE	Avec DIP1A=ON et TC=MAX, la fermeture du contact active la manoeuvre d'ouverture. *REMARQUE: avec l'automatisme à l'arrêt la fermeture du contact 1-5 effectue la manoeuvre opposée à celle précédant l'arrêt.*
1 — 6	N.C.	ARRÊT DE SÉCURITÉ	Avec DIP5B=ON, l'ouverture du contact de sécurité arrête et/ou empêche toute manoeuvre.
1 — 6	N.O.	FERMETURE	Avec DIP5B=OFF, la fermeture du contact active la manoeuvre de fermeture.
1 — 8	N.C.	SÉCURITÉ D'INVERSION	L'ouverture du contact de sécurité provoque l'inversion du mouvement (réouverture) lors de la phase de fermeture.
1 — 9	N.C.	ARRÊT	L'ouverture du contact de sécurité provoque l'arrêt du mouvement.
1 — 9	N.O.	COMMANDE HOMME MORT	Avec DIP1A=ON et DIP5B=OFF, l'ouverture du contact 1-9 habilite la fonction à homme mort: - ouverture à homme mort 1-3; - fermeture à homme mort 1-4. *REMARQUE: les éventuelles sécurités présentes, la fermeture automatique et la carte insérée sur le emplacement AUX sont déshabilitées.*
0 — 11	N.C.	FIN DE COURSE DE FERMETURE M2	Avec TM=MAX, l'ouverture du contact de la fin de course arrête le mouvement de fermeture du moteur 2 (M2). Avec TM=MAX et DIP3B=OFF, l'ouverture du contact de la fin de course arrête le mouvement de fermeture du moteur 1 (M1).
0 — 11	N.O.	FIN DE COURSE DE PROXIMITE M2	Voir à la page 12-14.
0 — 12	N.C.	FIN DE COURSE DE FERMETURE M1	Avec TM=MAX, l'ouverture du contact de la fin de course arrête le mouvement de fermeture du moteur 1 (M1). Con TM=MAX e DIP3B=OFF, l'ouverture du contact de la fin de course arrête le mouvement de ouverture du moteur 1 (M1).
0 — 12	N.O.	FIN DE COURSE DE PROXIMITE M1	Voir à la page 12-14.
PRG	N.O.	MÉMORISATION ET EFFACEMENT ÉMETTEURS	*ATTENTION: le module de mémoire BIXMR2 doit être inséré.* **Mémorisation des émetteurs:** - appuyer sur la touche PRG (le voyant SIG s'allume), - effectuer la transmission de l'émetteur à mémoriser (le voyant SIG clignote), - attendre 10 s pour achever la mémorisation (le voyant SIG s'éteint). **Effacement des émetteurs:** - appuyer 3 s sur la touche PRG (le voyant SIG clignote), - appuyer de nouveau 3 s sur la touche PRG (le voyant SIG clignote rapidement).

ATTENTION: placer un pontet sur tous les contacts N.C. s'ils ne sont pas utilisés. Les bornes présentant le même numéro sont équivalentes.

6. SORTIES ET ACCESSOIRES

Sortie	Valeur-Accessoires	Description
0 1 - +	24 V= / 0,5 A	**Alimentation des accessoires.** Sortie de l'alimentation des accessoires externes, y compris les lampes d'état de l'automatisme.
1 —⊗— 11	24 V= / 3 W	**Lampe d'automatisme ouvert.** Seulement avec fin de course 0-11 (N.C.) connecté et DIP3B=OFF la lumière s'éteint lorsque l'automatisme est fermé.
1 —⊗— 12	24 V= / 3 W	**Lampe d'automatisme refermé.** Seulement avec fin de course 0-12 (N.C.) connecté et DIP3B=OFF la lumière s'éteint lorsque l'automatisme est ouvert.
1 —⊗— 13	24 V= / 3 W	**Lampe d'automatisme ouvert.** La lumière s'éteint lorsque l'automatisme est fermé.
0 —— 15	12 V= / 15 W	**Serrure électrique.** S'active à chaque commande d'ouverture.
W —⊗— N	**LAMP** 230 V~ / 100 W	**Flash clignotant.** S'active lors de la manoeuvre d'ouverture et de fermeture.
X —⊗— L	230 V~ / 100 W	**Lumière de courtoisie.** Seulement en modalité 1 moteur (avec DIP3B=OFF et en l'absence de moteur raccordé aux bornes X-Z-Y), on pourra raccorder une lumière de courtoisie qui s'allume pendant 180 s à chaque commande d'ouverture (totale ou partielle), pas-à-pas et de fermeture.
AUX		Le tableau électronique est équipé de un emplacement de carte de couplage, type récepteur radio, spires magnétiques, etc. Le fonctionnement des cartes de couplage est sélectionné par le DIP1A. *ATTENTION: l'insertion et l'extraction de carte embrochable doivent être réalisées en l'absence d'alimentation.*
COM	**BIXMR2**	Le module mémoire permet la mémorisation des radiocommandes. En cas de remplacement du tableau électronique, le module de mémoire BIXMR2 en usage pourra être inséré sur le nouveau tableau électronique. *ATTENTION: l'insertion et l'extraction du module de mémoire doivent être réalisées en l'absence d'alimentation.*

7. RÉGLAGES

	Description	OFF	ON
DIP1A	**Fonctionnement de la commande 1-5.** *REMARQUE: impose également le fonctionnement de carte de couplage raccordée sur AUX.*	Pas-à-pas.	Ouverture.
DIP2A	**Renouvellement du temps de fermeture automatique.**	50%	100%
DIP3A	**Etat de l’automatisme à la mise en marche.** Indique la façon dont le tableau électronique considère l’automatisme lors de la mise en marche.	Ouvert. *REMARQUE: en présence d’un fin de course, il est conseillé positionner DIP3A=OFF.*	Fermé. *REMARQUE: si la fermeture automatique n’est pas utilisée, il est conseillé positionner DIP3A=ON.*
DIP4A	**Déverrouillage serrure électrique.**	Désactivé.	Activé.
DIP1B	**Démarrage à la force maximale.**	Désactivé. Le moteur part à la tension imposée avec RF.	Activé. Le moteur part à la tension maximale pendant 1 s.
DIP2B	**UTILISATION FUTURE**	/	/
DIP3B	**Typologie automatisme.**	Automatisme à 1 moteur.	Automatisme à 2 moteurs.
DIP4B	**Modèle automatisme.**	FACIL	Autres automatismes.
DIP5B	**Fonctionnement de la commande 1-6.**	Fermeture.	Arrêt.
DIP6B	**Fonctionnement de sécurité de inversion.**	Avec l’automatisme à l’arrêt, si le contact 1-8 est ouvert il est possible d’activer la manoeuvre d’ouverture.	Avec l’automatisme à l’arrêt, si le contact 1-8 est ouvert, toute manoeuvre est impossible.

	Description	OFF	ON
JR1	**Récepteur radio incorporé.**	Désactivé.	Activé.

Trimmer	Description
RF min max	**Réglage de la force.** Règle la tension fournie au moteur.
TR 10 s 3 s 20 s 0 s 30 s	**Réglage du temps de retard à la fermeture moteur 1 (M1).** De 0 à 30 s. En fermeture, le moteur 1 (M1) arrive avec un retard réglable par rapport à moteur 2 (M2). En ouverture, le moteur 2 (M2) part avec 3 s de retard par rapport à moteur 1 (M1). Avec TR=MIN les vantaux partent simultanément. *REMARQUE: il est conseillé d'imposer TR=MIN avec des vantaux sans superposition ou bien d'imposer TR>3 s avec des vantaux avec superposition.*
R1 min Disabled	**Réglage de la poussée sur les obstacles.** Le tableau électronique est équipé d'un dispositif de sécurité qui, en présence d'un obstacle lors de la manoeuvre d'ouverture, arrête le mouvement, alors que, lors de la manoeuvre de fermeture, il arrête ou inverse le mouvement. Avec R1=MIN on obtient la sensibilité maximale aux obstacles (poussée minimale). Avec R1=MAX la fonction de détection est déshabilitée (poussée maximale).
TC 120 s 0 s Disabled	**Réglage du temps de fermeture automatique.** De 0 à 120 s. Avec DIP2A=OFF et après l'intervention d'une sécurité, le décompte démarre au relâchement de la sécurité (par exemple, après le passage à travers les photocellules), et perdure sur la moitié du temps imposé avec TC (50%). Avec DIP2A=ON, le décompte démarre avec l'automatisme ouvert et perdure sur toute la durée imposée avec TC (100%). *REMARQUE: après l'activation de la commande de arrêt, à la fermeture du contact 1-9, la fermeture automatique n'est habilitée qu'après une commande d'ouverture totale, partielle ou pas-à-pas.*
TM 60 s 10 s 120 s	**Réglage du temps de manoeuvre.** De 0 à 120 s. *REMARQUE: imposer TM=MAX en cas d'utilisation de fins de course.*

LED	Allumé	Clignotant
SIG	Phase d'habilitation et de mémorisation des émetteurs.	Réception d'une transmission radio. Phase d'effacement des émetteurs en cours. Mémoire BIXMR2 détériorée.
IN	Réception de la commande ou variation de l'état d'un interrupteur DIP.	/
11	Le contact du fin de course 0-11 est ouvert.	/
12	Le contact du fin de course 0-12 est ouvert.	/
SA	Au moins un des contacts de sécurité est ouvert.	Comptage des manoeuvres réalisées (uniquement à l'allumage du tableau électronique): 1 clignotement rapide = 1000 manoeuvres 1 clignotement lent = 10000 manoeuvres
POWER	Présence de l'alimentation.	/

8. FONCTIONNEMENT RÉCEPTEUR RADIO

Le tableau électronique est équipé d'un récepteur radiocommande avec fréquence 433,92 MHz. L'antenne est constituée d'un fil rigide de 173 mm de longueur.
Il est possible d'augmenter la portée de la radio en raccordant l'antenne externe présente dans les flashes clignotants ou en installant l'antenne accordée (BIXAL).
REMARQUE: pour connecter l'antenne externe au tableau électronique utiliser un câble coaxial de type RG58 (10 m max).
Dans le module mémoire BIXMR2 on peut mémoriser jusqu'à 200 transmetteurs.
ATTENTION: si le récepteur radio incorporé au tableau électronique n'est pas utilisé, régler JR1=OFF et enlever le module mémoire.
Pour effectuer les opérations de mémorisation, clonage et effacement des radiocommandes, consulter le mode d'emploi des radiocommandes.
Il est possible de sauvegarder jusqu'à quatre touches CH de la même radiocommandes dans le tableau électronique.
Si une seule touche CH (quelconque) de la radiocommande est mémorisée, la commande 1-5 est effectuée (pas-à-pas/ouverture).
Si deux à quatre touches CH de la même radiocommande sont mémorisées, les fonctions associées aux touches CH sont les suivantes:
- CH1 = commande 1-5 pas-à-pas/ouverture;
- CH2 = commande d'ouverture partielle, provoque l'ouverture de l'automatisme pendant environ 8 s;
- CH3 = commande allumage/extinction lumière de courtoisie;
- CH4 = commande d'arrêt, équivalente à la commande 1-9 impulsive.

En cas de remplacement du tableau électronique, le module de mémoire BIXMR2 en usage pourra être inséré sur le nouveau tableau électronique.
ATTENTION: l'insertion et l'extraction du module de mémoire BIXMR2 doivent être réalisées en l'absence d'alimentation.

9. DEMARRAGE



ATTENTION Les manoeuvres relatives au point 5 s'effectuent sans sécurités.
On ne peut régler les trimmers que lorsque l'automatisme est à l'arrêt.

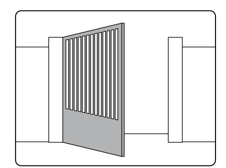
1- Placer un pontet sur les contacts de sécurité N.C.
2- Vérifier le type de l'application choisie.
3- Régler les fins de course en ouverture ou fermeture en cas d'utilisation.
   REMARQUE: les fins de course doivent rester enfoncés jusqu'à la fin de la manoeuvre.
4- Imposer TR>3 s avec des automatismes à deux vantaux avec superposition.
5- Fournir l'alimentation et contrôler le bon fonctionnement de l'automatisme avec des commandes successives d'ouverture et de fermeture.
   Vérifier l'intervention des fins de course en cas d'utilisation.
   REMARQUE: si le sens de rotation du moteur n'est pas correct il faut inverser les deux phases d'alimentation U-V ou X-Y.
6- Raccorder les dispositifs de sécurité (en retirant les pontets correspondants) et en vérifier le bon fonctionnement.
7- Si nécessaire, régler le temps de fermeture automatique à l'aide du trimmer TC.
   ATTENTION: le temps de fermeture automatique après l'intervention d'une sécurité dépend de configuration de DIP2A.
8- Imposer le trimmer RF sur la position permettant le bon fonctionnement de l'automatisme et préservant la sécurité de l'utilisateur en cas de choc.
9- Imposer la poussée sur les obstacles à l'aide du trimmer R1.
   REMARQUE: si le vantail qui se referme en second rencontre un obstacle, les deux vantaux se rouvrent. La manoeuvre de fermeture successive s'effectue un vantail à la fois.
   ATTENTION: vérifier que les forces opérationnelles de la lisse sont conformes aux normes EN12453-EN12445.
10- Raccorder les autres accessoires éventuels et en vérifier le bon fonctionnement.
11- Après la mise en marche et les vérifications, refermer le boîtier.

REMARQUE: en cas d'interventions d'entretien ou de remplacement du tableau électronique, répéter la procédure de demarrage.

10. RECHERCHE DES PANNES

Probleme	Cause possible	Intervention
L'automatisme n'ouvre pas et il ne ferme pas non plus.	Manque de tension. (voyant POWER éteint).	Vérifier que le tableau électronique est correctement alimenté.
	Accessoires en court-circuit. (voyant POWER éteint).	Débrancher tous les accessoires des bornes 0-1 (la tension de 24V= doit être présente) et les rebrancher un à la fois.
	Fusible de ligne brûlé. (voyant POWER éteint).	Remplacer le fusible F1.
	Les contacts de sécurité sont ouverts. (voyant SA allumé).	Vérifier que les contacts de sécurité sont correctement fermés (N.C.).
	La radiocommande ne marche pas.	Contrôler la bonne mémorisation des émetteurs sur la radiocommande incorporée. Si le récepteur radio incorporé au tableau électronique est en panne, il est possible de prélever les codes des radiocommandes par extraction du module de mémoire.
L'automatisme ouvre pas mais il ne ferme pas.	Les contacts de sécurité sont ouverts. (voyant SA allumé).	Vérifier que les contacts de sécurité sont correctement fermés (N.C.).
	Les photocellules sont activées. (voyant SA allumé).	Contrôler le fonctionnement des cellules photoélectriques et les nettoyer éventuellement.
	La fermeture automatique ne marche pas.	Verificare che il trimmer TC non sia impostato al massimo.
L'automatisme n'a pas beaucoup de force et n'inverse pas le mouvement.	Le condensateur du moteur a une valeur de capacité erronée.	Remplacer le condensateur du moteur.
Les sécurités extérieures n'interviennent pas.	Raccordements erronés entre les cellules photoélectriques et le tableau électronique.	Raccorder les contacts de sécurité N.C. en série entre eux et retirer les éventuels pontets du bornier du tableau électronique.
La radiocommande a peu de portée et elle ne marche pas avec l'automatisme en mouvement.	L'émission radio est empêchée par les structures métalliques et les murs en béton armé.	Installer l'antenne à l'extérieur. Remplacer les batteries des émetteurs.

11. EXEMPLE D'APPLICATION POUR PORTAILS A UN VANTAIL



Quand l'armoire électronique est utilisée dans des applications pour portails à un vantail, on pourra choisir l'une des modalités de fonctionnement suivantes:

(Fig. 11.1) Le vantail s'arrête sur les butées mécaniques et sur les obstacles.

Imposer le temps de manoeuvre 2÷3 s supérieur au temps réel utilisé par le vantail (TM<MAX) et shunter les bornes 0-11-12.

Avec ces raccordements, le vantail s'arrête sur la butée mécanique d'ouverture et de fermeture et en cas de détection d'obstacle.

(Fig. 11.2) Le vantail s'arrête sur les fins de course et sur les obstacles.

Les contacts N.C. des fins de course d'ouverture et de fermeture sont en série avec les phases du moteur. Imposer le temps de manoeuvre TM<MAX et shunter les bornes 0-11-12.

Avec ces raccordements, le vantail s'arrête sur le fin de course d'ouverture et de fermeture et en cas de détection d'obstacle.

(Fig. 11.3) Le vantail s'arrête sur les fins de course et s'inverse sur les obstacles.

Imposer le temps de manoeuvre TM=MAX et raccorder les contacts N.C. des fins de course d'ouverture et de fermeture aux bornes 0-11-12.

Avec ces raccordements, le vantail s'arrête lorsque les fins de course interviennent.

En cas de détection d'obstacle lors de la manoeuvre d'ouverture, le vantail s'arrête avec une manoeuvre de dégagement; lors de la manoeuvre de fermeture, le vantail se rouvre.

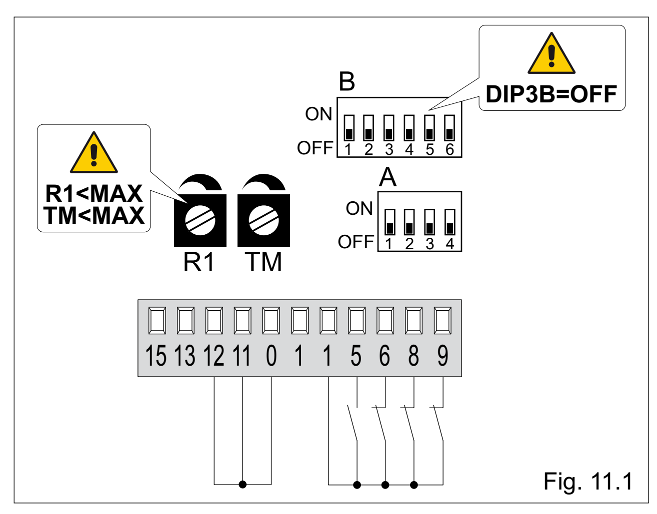


Fig. 11.1

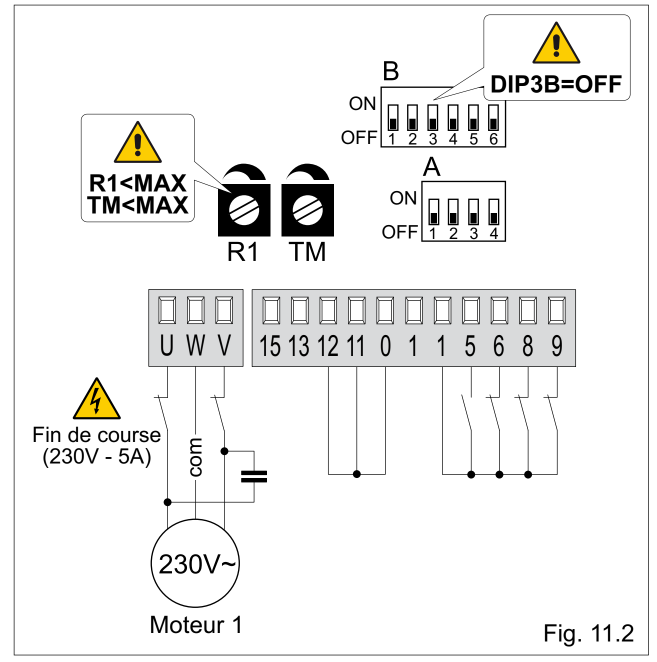


Fig. 11.2

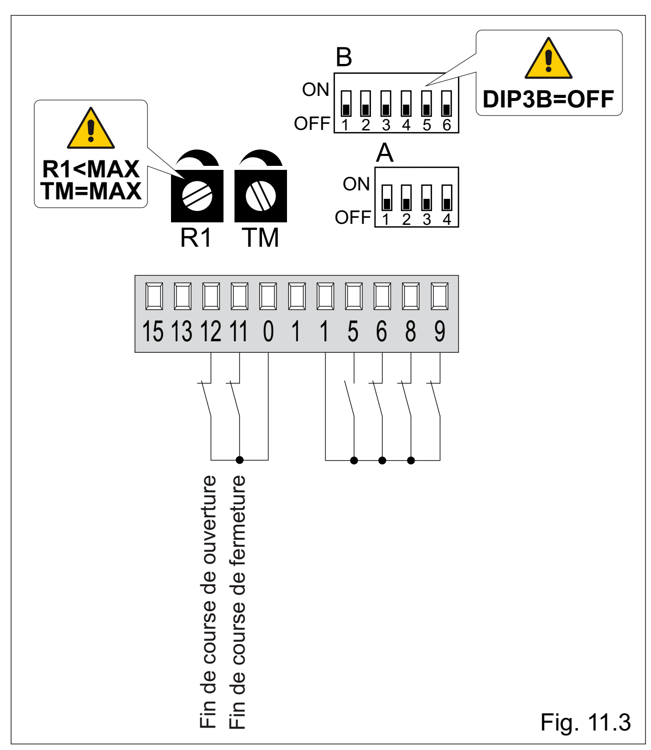


Fig. 11.3

(Fig. 11.4) Le vantail s'arrête sur les butées mécaniques et s'inverse sur les obstacles.

Imposer le temps de manoeuvre 2÷3 s supérieur au temps réel utilisé par le vantail (TM<MAX) et positionner les fins de course de proximité 2÷3 s avant la butée mécanique.

Avec ces raccordements, le vantail s'arrête sur sa propre butée mécanique d'ouverture et de fermeture.

Lors de la manoeuvre d'ouverture, en cas de détection d'obstacle avant l'intervention du fin de course de proximité, le vantail s'arrête avec une manoeuvre de dégagement; après l'intervention du fin de course de proximité, le vantail s'arrête sur l'obstacle.

Lors de la manoeuvre de fermeture, en cas de détection d'obstacle avant l'intervention du fin de course de proximité, le vantail se rouvre; après l'intervention du fin de course de proximité, le vantail s'arrête sur l'obstacle.

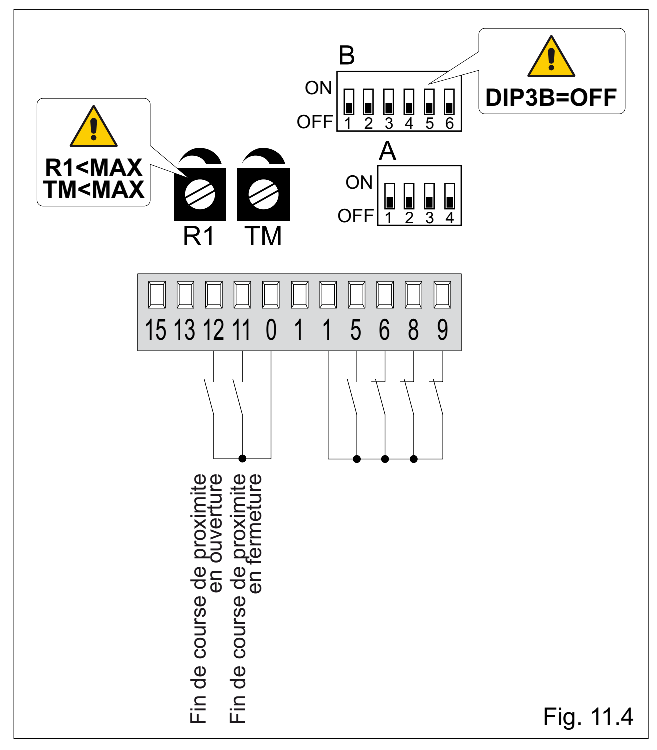


Fig. 11.4

(Fig. 11.5) Le vantail s'arrête sur le fin de course en ouverture et sur la butée mécanique en fermeture et s'inverse sur les obstacles.

Imposer le temps de manoeuvre 2÷3 s supérieur au temps réel utilisé par le vantail (TM<MAX) et positionner les fins de course de proximité de fermeture 2÷3 s avant la butée mécanique et raccorder le fin de course N.C. d'ouverture en série avec la phase d'ouverture du moteur.

Avec ces raccordements, le vantail s'arrête sur la butée mécanique de fermeture, et en ouverture lorsque le fin de course correspondant intervient.

Lors de la manoeuvre d'ouverture, en cas de détection d'obstacle, le vantail s'arrête avec une manoeuvre de dégagement.

Lors de la manoeuvre de fermeture, en cas de détection d'obstacle avant l'intervention du fin de course de proximité, le vantail se rouvre; après l'intervention du fin de course de proximité, le vantail s'arrête sur l'obstacle.

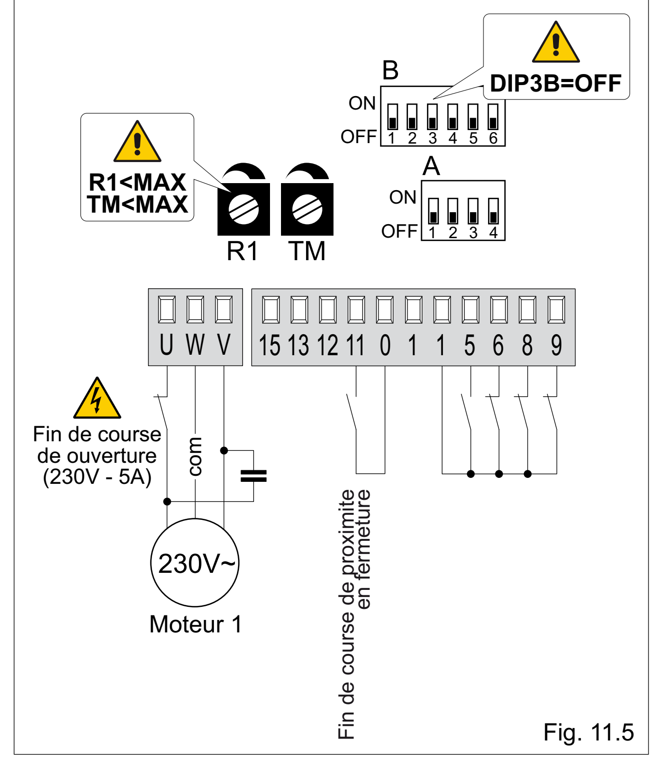
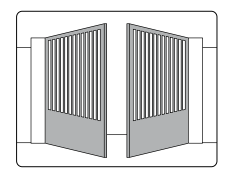


Fig. 11.5

12. EXEMPLE D'APPLICATION POUR PORTAILS A DEUX VANTAUX



Quand l'armoire électronique est utilisée dans des applications pour portails à deux vantaux, on pourra choisir l'une des modalités de fonctionnement suivantes:

(Fig. 12.1) Les vantaux s'arrêtent sur les butées mécaniques et sur les obstacles.

Imposer le temps de manoeuvre 2÷3 s supérieur au temps réel utilisé par les vantaux (TM<MAX) et shunter les bornes 0-11-12.

Avec ces raccordements, chacun des vantaux s'arrête sur la butée mécanique d'ouverture et de fermeture et en cas de détection d'obstacle.

(Fig. 12.2) Les vantaux s'arrêtent sur les fins de course et sur les obstacles.

Les contacts N.C. des fins de course d'ouverture et de fermeture sont en série avec les phases des moteurs. Imposer le temps de manoeuvre TM<MAX et shunter les bornes 0-11-12.

Avec ces raccordements, chacun des vantaux s'arrête sur le fin de course d'ouverture et de fermeture et en cas de détection d'obstacle.

(Fig. 12.3) Les vantaux s'arrêtent sur les fins de course et s'inversent sur les obstacles.

Imposer le temps de manoeuvre TM=MAX et raccorder les contacts N.C. des fins de course de fermeture aux bornes 0-11-12 et les contacts N.C. des fins de course d'ouverture en série avec la phase d'ouverture de chacun des moteurs.

Avec ces raccordements, chacun des vantaux s'arrête lorsque les fins de course interviennent.

En cas de détection d'obstacle lors de la manoeuvre d'ouverture, seul le vantail ayant relevé l'obstacle s'arrête avec une manoeuvre de dégagement.

Lors de la manoeuvre de fermeture, les deux vantaux se rouvrent.

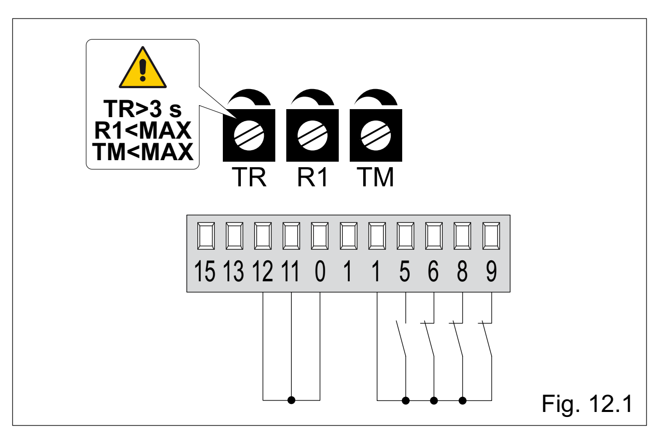


Fig. 12.1

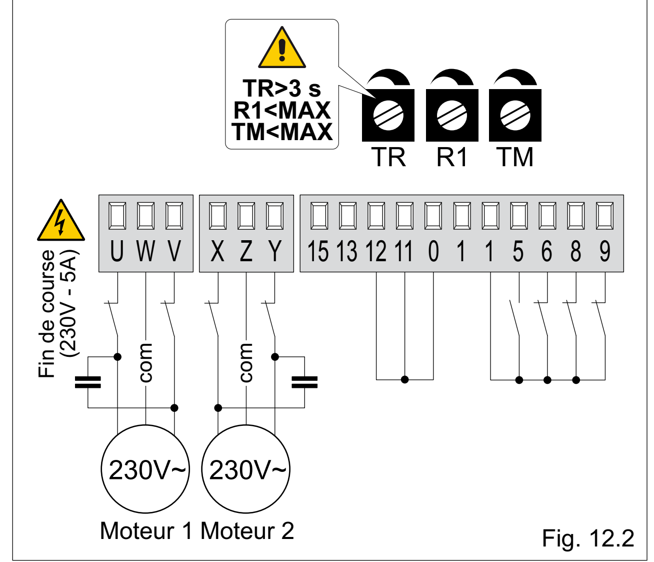


Fig. 12.2

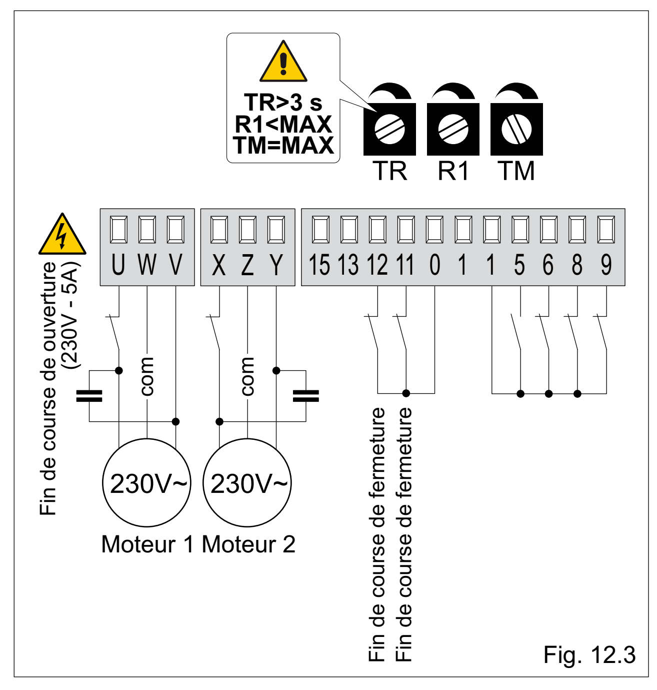


Fig. 12.3

(Fig. 12.4) Les vantaux s'arrêtent sur les butées mécaniques et s'inversent sur les obstacles.

Imposer le temps de manoeuvre 2÷3 s supérieur au temps réel utilisé par les vantaux (TM<MAX), raccorder les contacts N.O. des fins de course de proximité de fermeture aux bornes 0-11-12 et les positionner 2÷3 s avant la butée mécanique.

Avec ces raccordements, chacun des vantaux s'arrête sur sa propre butée mécanique de fermeture et d'ouverture.

En cas de détection d'obstacle lors de la manoeuvre d'ouverture, seul le vantail ayant relevé l'obstacle s'arrête avec une manoeuvre de dégagement.

Lors de la manoeuvre de fermeture, en cas de détection d'obstacle avant l'intervention du fin de course de proximité, les vantaux se rouvrent; après l'intervention du fin de course de proximité, les vantaux s'arrêtent sur l'obstacle.

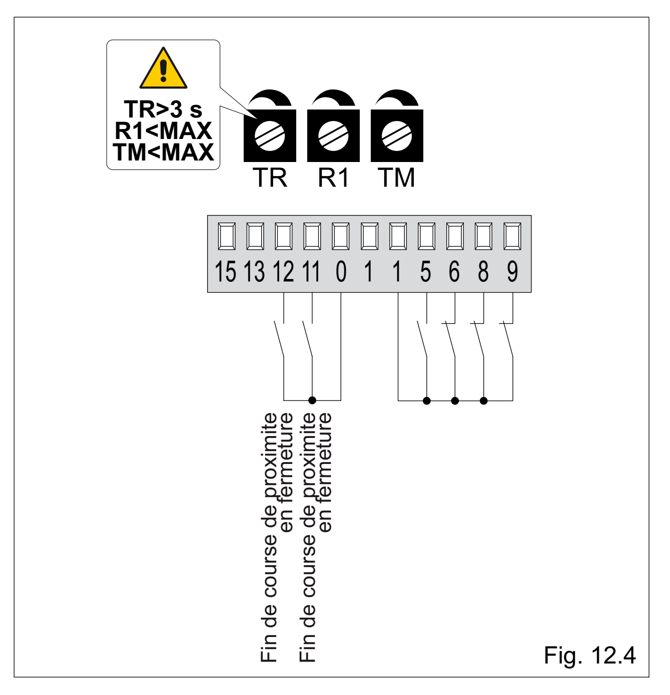


Fig. 12.4

(Fig. 12.5) Le vantaux s'arrêtent sur les fins de course en ouverture et sur les butées mécaniques en fermeture et s'inversent sur les obstacles.

Imposer le temps de manoeuvre 2÷3 s supérieur au temps réel utilisé par les vantaux (TM<MAX), raccorder les fins de course de proximité de fermeture aux bornes 0-11-12 et les positionner 2÷3 s avant la butée mécanique.

Raccorder les fins de course N.C. d'ouverture en série avec la phase d'ouverture de chaque moteur.

Avec ces raccordements, le vantail s'arrête sur la butée mécanique de fermeture, et en ouverture lorsque le fin de course correspondant intervient.

Lors de la manoeuvre d'ouverture et en cas de détection d'obstacle, le vantail s'arrête avec une manoeuvre de dégagement.

Lors de la manoeuvre de fermeture et en cas de détection d'obstacle avant l'intervention du fin de course de proximité, les vantaux se rouvrent; après l'intervention du fin de course de proximité, les vantaux s'arrêtent sur l'obstacle.

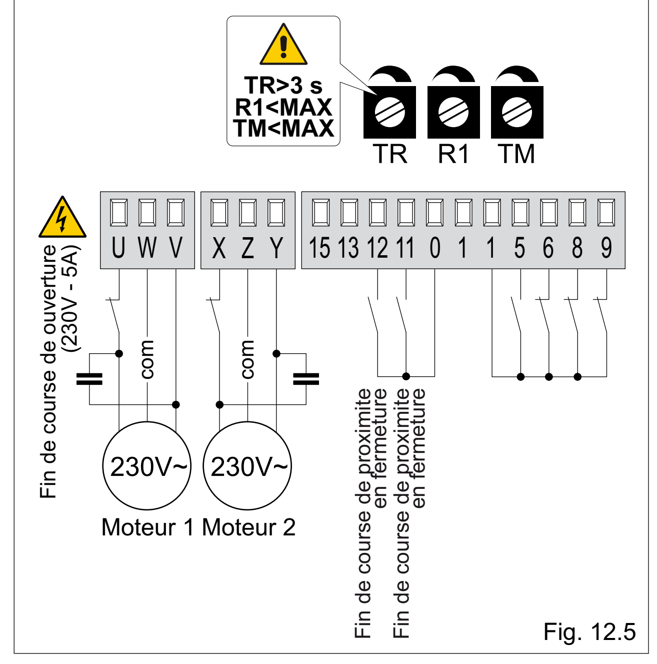
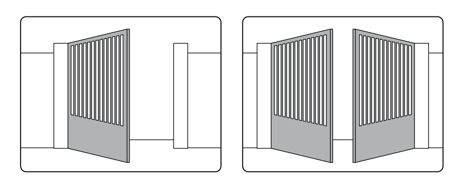
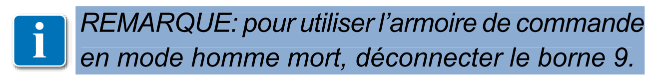


Fig. 12.5

13. MODALITÉ DE FONCTIONNEMENT HOMME MORT





REMARQUE: pour utiliser l'armoire de commande en mode homme mort, déconnecter le borne 9.

Dans cette condition, les commandes d'ouverture (1-5) et de fermeture (1-6) fonctionnent seulement si elles sont maintenues enfoncées, à leur relâchement l'automatisme s'arrête. La fermeture automatique et les commandes radio sont désactivées.

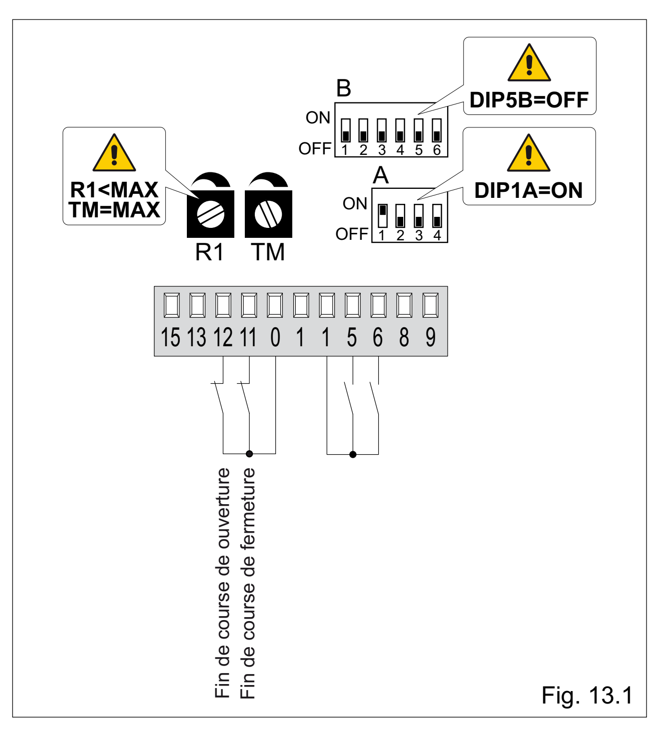


Fig. 13.1



DITEC S.p.A. Via Mons. Banfi, 3 21042 Caronno P.lla (VA) Italy Tel. +39 02 963911 Fax +39 02 9650314
www.ditec.it ditec@ditecva.com

DITEC BELGIUM LOKEREN Tel. +32 9 3560051 Fax +32 9 3560052 www.ditecbelgium.be **DITEC DEUTSCHLAND** OBERURSEL Tel. +49 6171 914150 Fax +49 6171 9141555 www.ditec-germany.de **DITEC ESPAÑA** ARENYS DE MAR Tel. +34 937958399 Fax +34 937959026 www.ditecespana.com **DITEC FRANCE** MASSY Tel. +33 1 64532860 Fax +33 1 64532861 www.ditecfrance.com **DITEC GOLD PORTA** ERMESINDE-PORTUGAL Tel. +351 22 9773520 Fax +351 22 9773528/38 www.goldporta.com **DITEC SVIZZERA** BALERNA Tel. +41 848 558855 Fax +41 91 6466127 www.ditecswiss.ch **DITEC ENTREMATIC NORDIC** LANDSKRONA-SWEDEN Tel. +46 418 514 50 Fax +46 418 511 63 www.ditecentrematicnordic.com **DITEC TURCHIA** ISTANBUL Tel. +90 21 28757850 Fax +90 21 28757798 www.ditec.com.tr **DITEC AMERICA** ORLANDO-FLORIDA-USA Tel. +1 407 8880699 Fax +1 407 8882237 www.ditecamerica.com **DITEC CHINA** SHANGHAI Tel. +86 21 62363861/2 Fax +86 21 62363863 www.ditec.cn